

Participatieavond 3


Mobiliteitsplan Domburg

*Effecten maatregelscenario's en afweging
voorkeursmaatregelen*

25.04.2023



Invulling participatieavond

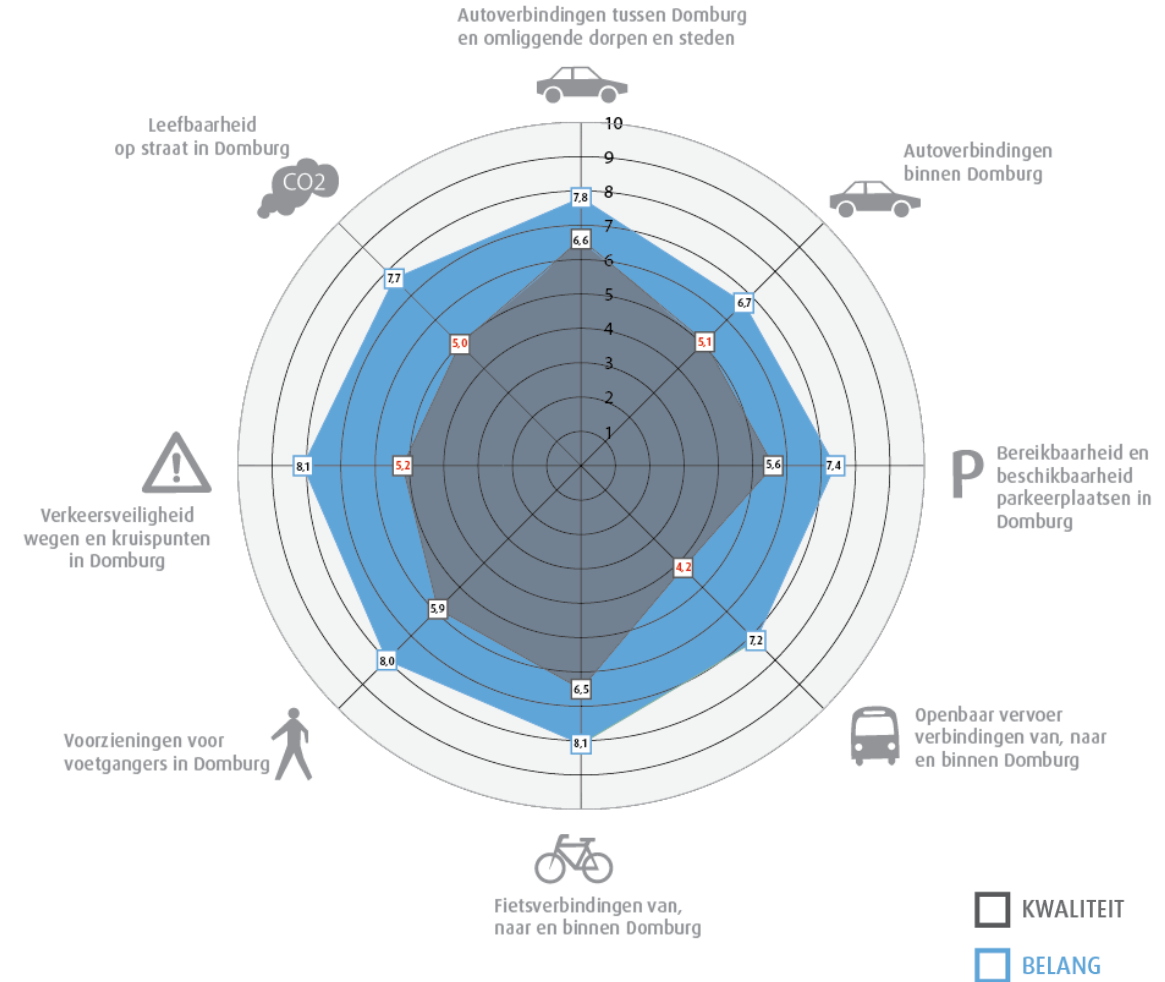
- 18:30** Ontvangst en introductie (door gemeente Veere)
- 18:35** Toelichting op proces en terugblik (door Goudappel)
- 18:40** Presenteren verkeersmodelresultaten maatregelscenario's (door Goudappel)
- 19:05** Presenteren simulaties maatregelscenario's (door HZ Kennisinstituut)
-  **19:30** Pauze
- 19:45** *Werk sessie: voorkeursmaatregelen bepalen (in twee groepen)*
- 20:15** Samenvatting en afsluiting (door Goudappel)

Doel van deze participatieavond

- Informeren over de verkeersmodelresultaten (Goudappel) en simulatiemodelresultaten (HZ Kennisinstituut) van de verschillende maatregelscenario's
- Gezamenlijk de voorkeursmaatregelen voor het mobiliteitsplan Domburg bepalen

Terugblik: Hoofddoelen voor Domburg

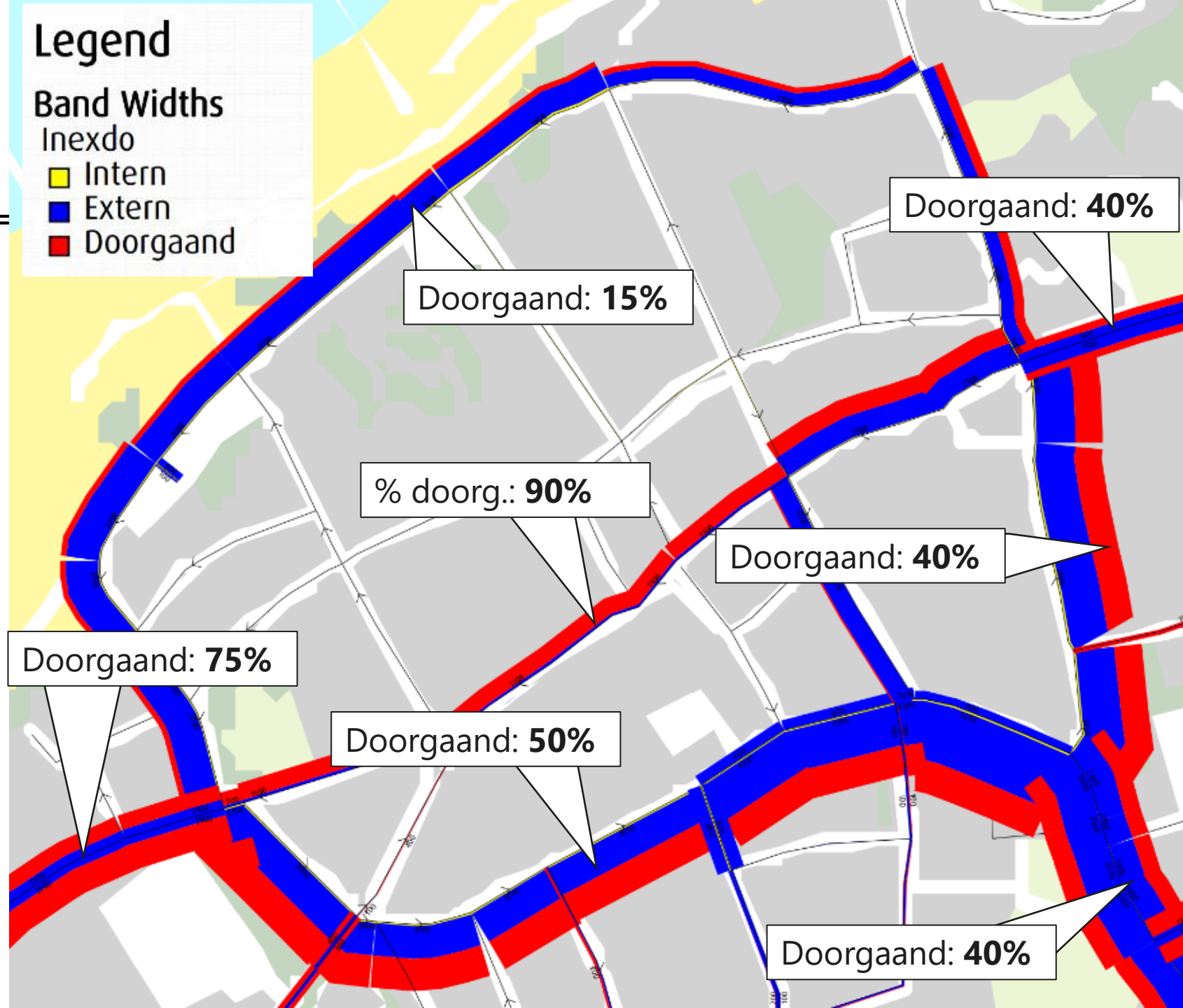
- Verbeteren **verkeersoverlast/leefbaarheid**
- Verbeteren **verkeersveiligheid**
- Verminderen **parkeeroverlast** i.c.m.verbeteren **straatbeeld/aantrekkelijkheid centrum**



Doorgaand verkeer

Gemiddeld is circa 40%
van het verkeer in
centrum Domburg is
doorgaand

Dit verkeer heeft geen
herkomst of bestemming
in het centrum.



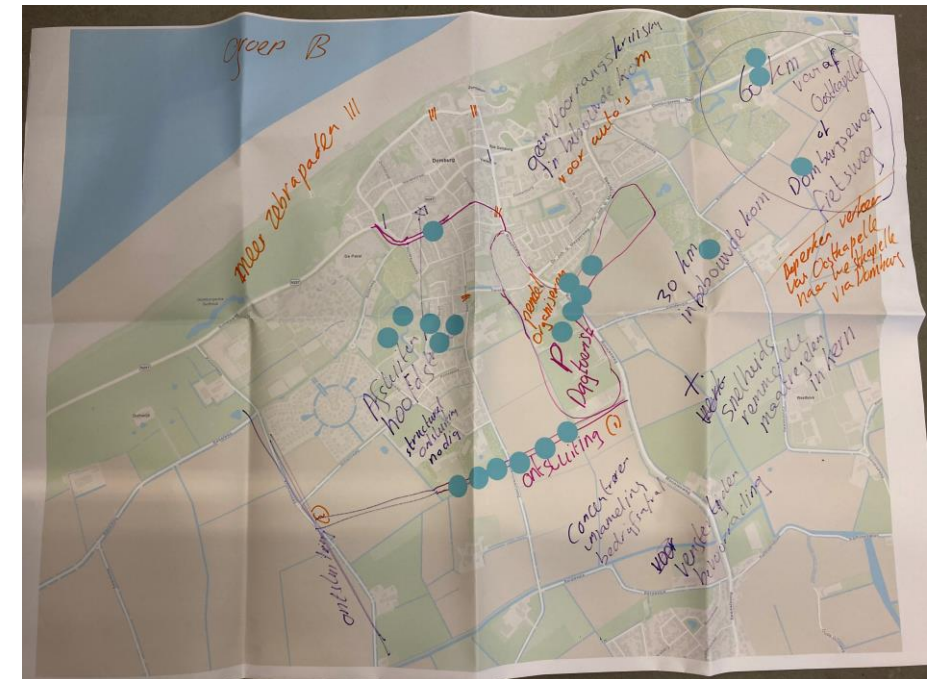
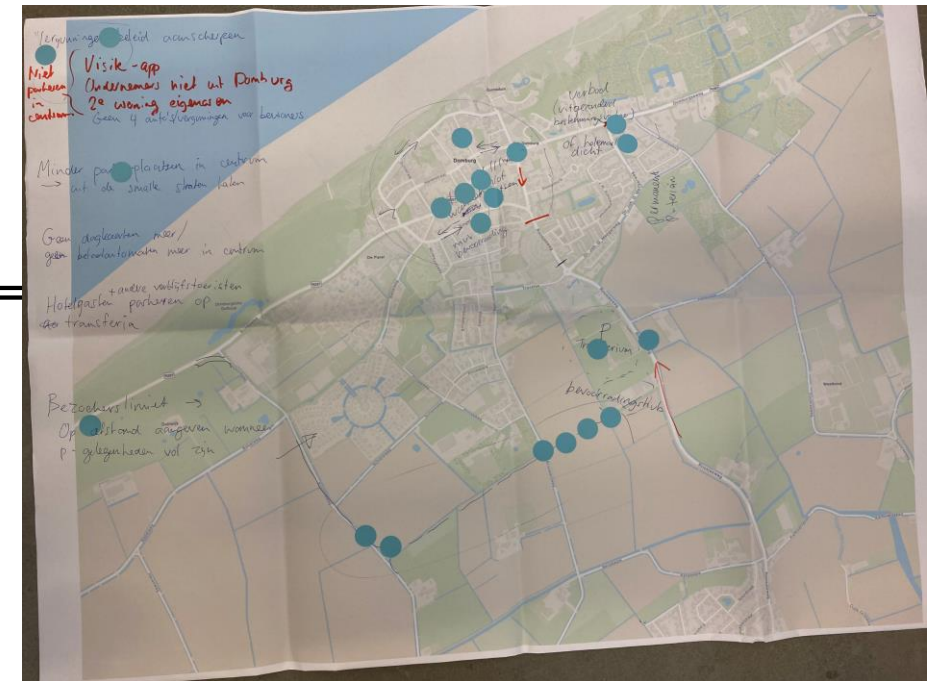
Maatregelen

We hebben maatregelen geïnventariseerd o.b.v:

- inzichten uit eerdere onderzoeken/plannen (bijvoorbeeld van Stadsraad/OBD)
- output van 1^e en 2^e expertsessie + participatieavond

Resultaat:

- Lijst met 'optimalisaties' om verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren
- 4 pakketten met circulatiemaatregelen (doorgaand verkeer verminderen!) → doorgerekend met verkeersmodel
- Verdiepend onderzoek parkeren + mobiliteitshub (bestemmingsverkeer verminderen!)



Lijst met optimalisaties

- Verkeersveilige voetgangersoversteken door aanleg zebrapaden op aangegeven locaties
- Snelheidsremmende maatregelen zoals drempels en wegversmallingen op aangegeven locaties
- Venstertijden voor bevoorrading centrumgebied
- Parkeerverwijssystemen verbeteren: op afstand aangeven wanneer een parkeerplaats vol is, voorkomen zoekverkeer in het centrum

De maatregelen in het basispakket hebben een beperkt effect op de verkeerscirculatie en zijn daarom niet doorgerekend met het verkeersmodel.

Circulatiemaatregelen

Scenario 1: Basispakket



- **Afsluiten van de Weststraat/Markt/Ooststraat voor autoverkeer:** herinrichten straten als voetgangerszone.
- **Afwaarderen van de Mezgerweg van 50 km/u naar 30 km/u:** overlast en onveiligheid door te hard rijden tegengaan. Daarnaast is de wens dat de weg minder functioneert als rondweg voor doorgaand verkeer.
- Ervaring coronatijd: afsluiten van Weststraat/Markt/Ooststraat kan voor overlast zorgen in andere straten. Met dit scenario maken we inzichtelijk hoe en waar deze overlast kan gaan optreden.

Circulatiemaatregelen

Scenario 2a: Basispakket + aanvullende maatregelen

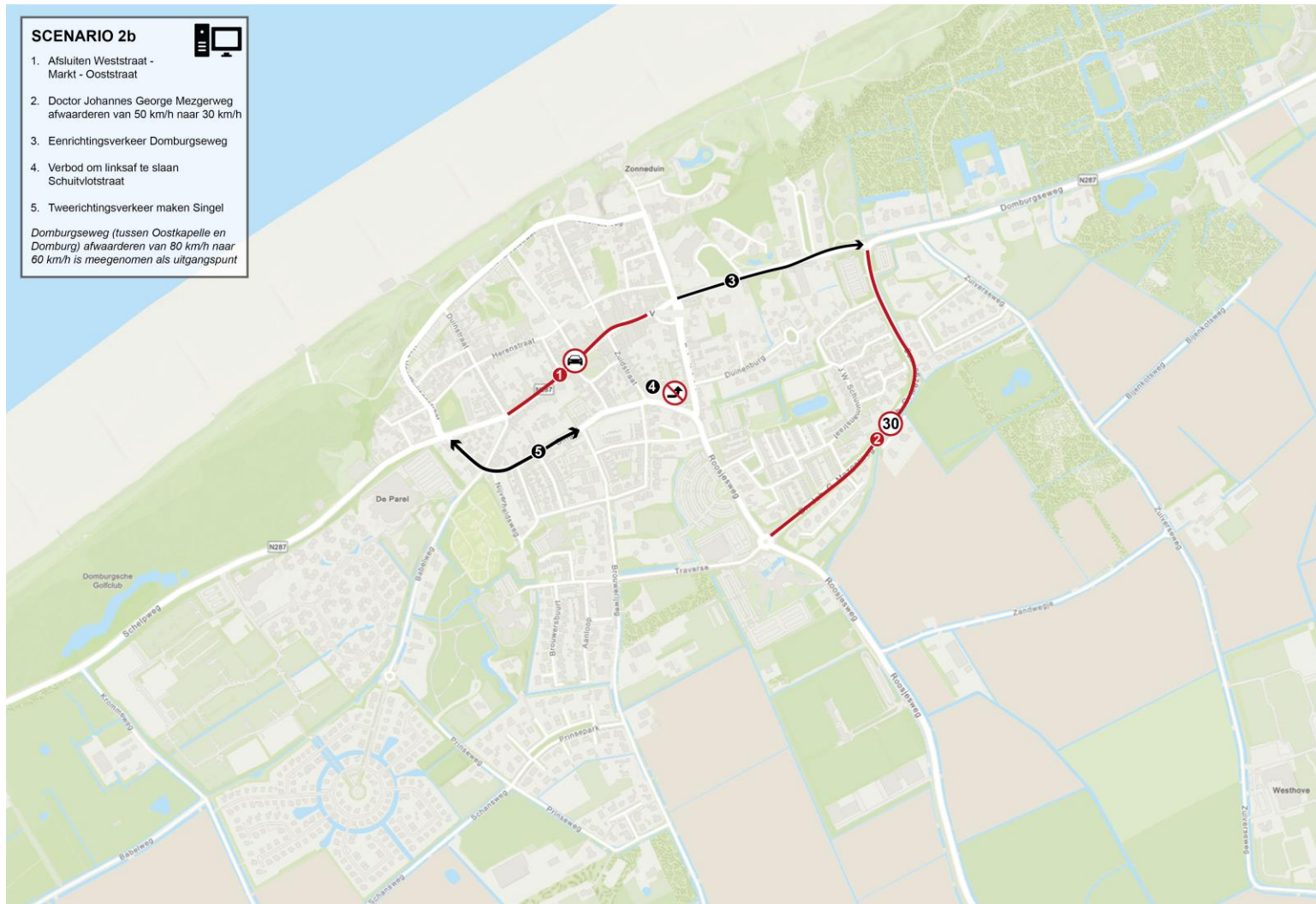


Aanvullend op scenario 1:

- **Éénrichtingsverkeer Domburgseweg:** Doorgaande route van oost naar west door het centrum van Domburg wordt doorbroken. Het centrum blijft wel bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Toeristen vanuit Oostkapelle worden de parkeerroute opgeleid.
- **Afslagverbod Singel- > Schuivlotstraat:** Doorgaande route van west naar oost door het centrum van Domburg wordt doorbroken.
- Alle bestemmingen in het centrum van Domburg zoals parkeerterreinen, hotels etc. blijven bereikbaar.

Circulatiemaatregelen

Scenario 2b: Tweerichtingsverkeer Singel

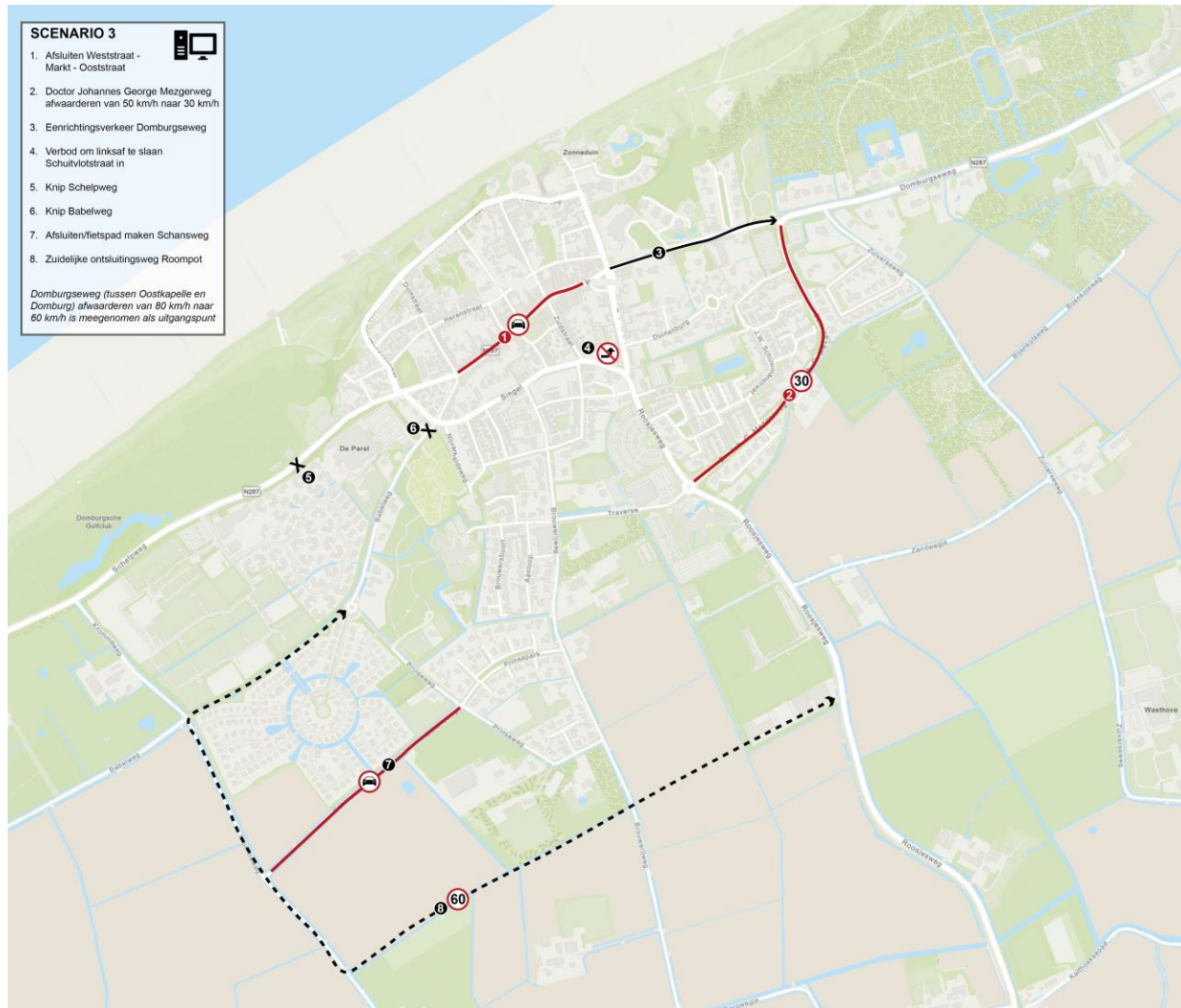


Aanvullend op scenario 2:

- **Tweerichtingsverkeer Singel:** Onderzoek of deze maatregel puur vanuit het perspectief verkeersstromen kansrijk is

Circulatiemaatregelen

Scenario 3: Westelijke ontsluitingsweg



Maatregelen lange termijn:

- **Zuidelijke verbindingsweg + aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer in het centrum te voorkomen:** Het vakantiepark en het zwembad worden ontsloten via het zuiden. De ontsluiting dient nadrukkelijk niet als rondweg voor Domburg, vandaar 60 km/u.
- **Afsluiten Schelpweg, Babelweg en Schansweg:** Geen doorgaand autoverkeer over deze wegen mogelijk, alleen bestemmingsverkeer.
- Het centrum van Domburg is niet meer via de westkant bereikbaar, maar alleen nog via de Roosjesweg (Domburgseweg/Brouwerijweg dienen als back-up)

Verkeersmodel en simulatiemodel

- Een verkeersmodel/simulatiemodel is een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid
- Het verkeersmodel (Goudappel) geeft inzicht in de verkeerseffecten van het maatregel**pakket**
 - Verkeerseffecten voor het gemotoriseerd verkeer
 - Het effect van een toeristische mobiliteitshub bij de Roosjesweg wordt aanvullend onderzocht
- Het simulatiemodel (HZ Kennisinstituut) geeft inzicht in het **gedrag** van de gebruikers in relatie tot (o.a.) verkeer
 - Beïnvloeden van gedrag door maatregelen

Scenario 1 - Verkeerseffecten

- Het gemotoriseerd verkeer van de Weststraat-Markt-Ooststraat verschuift deels naar de P.J. Eloutstraat (of Herenstraat)
- De Singel, Domburgseweg, Schuivlotstraat en Roosjesweg worden iets rustiger
- Er zijn geen significante effecten op de intensiteiten op de Mezgerweg



Scenario 2 - Verkeerseffecten

- Als gevolg van het éénrichtingsverkeer op de Domburgseweg en afslagverbod Singel -> Schuivlotstraat vershuift verkeer deels naar de Mezgerweg en Roosjesweg. De Domburgseweg wordt veel rustiger
- Het gemotoriseerd op van de Weststraat-Markt-Ooststraat vershuift voornamelijk naar de P.J. Eloutstraat (of Herenstraat) maar iets minder dan in scenario 1



Scenario 2b - Verkeerseffecten

- Als gevolg van het maatregelpakket neemt de verkeersintensiteit op de Weststraat-Markt-Ooststraat en P.J. Eloutstraat (of Herenstraat) af.
- Het gemotoriseerd verkeer op de Singel neemt aanzienlijk toe. Ook verkeer op de Roosjesweg neemt toe ten opzichten van scenario 2a.



Scenario 3 - Verkeerseffecten

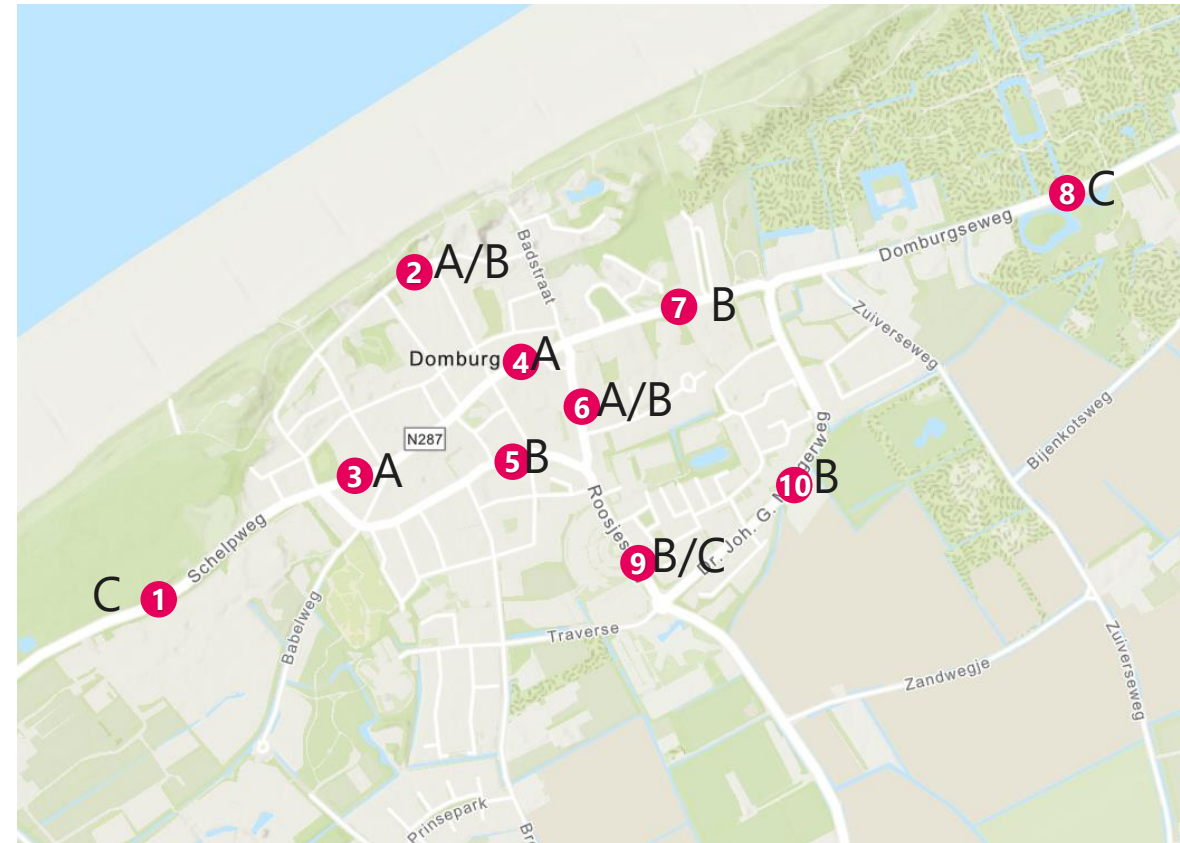
- Als gevolg van de maatregelen ontstaan naast lokale verschuivingen ook meer regionale verkeersverschuivingen
- Verkeer verschuift voornamelijk van de wegen in en rond de kern naar de westelijke ontsluitingsweg. De maximale intensiteit op de nieuwe zuidelijke verbindingsweg is circa 5.000 mvt/etm
- In het centrum van Domburg zijn veel verkeersafnames zichtbaar op de Weststraat-Markt-Ooststraat, Singel en Schuitvlotstraat. De PJ Eloutstraat (of Herenstraat) wordt ten opzichten van de referentie niet drukker zoals in scenario 2.



Vergelijking scenario's

Aantal motorvoertuigen per etmaal

	Naam	Cat.	Ref. 2040	Scen. 1	Scen. 2a	Scen. 2b	Scen. 3
1	Schelpweg	C	4.100	4.000	3.700	4.800	<100
2	PJ Eloutstraat	A	2.100	3.500	3.200	1.600	2.100
		B	2.100	3.500	3.200	1.600	2.100
3	Schelpweg	A	1.500	100	100	<100	<100
4	Ooststraat	A	2.700	<100	<100	<100	<100
5	Singel	B	5.300	4.900	5.000	7.000	3.200
6	Schuitvlotstraat	A	4.300	3.400	2.700	1.500	1.500
		B	4.300	3.400	2.700	1.500	1.500
7	Domburgseweg	B	2.200	1.800	<100	<100	<100
8	Domburgseweg	C	5.600	5.400	5.100	5.100	5.000
9	Roosjesweg	B	5.500	5.000	6.900	8.000	7.200
		C	5.500	5.000	6.900	8.000	7.200
10	JG Mezgerweg	B	3.600	3.800	5.300	5.300	5.200



Wat leren we uit de scenario's?

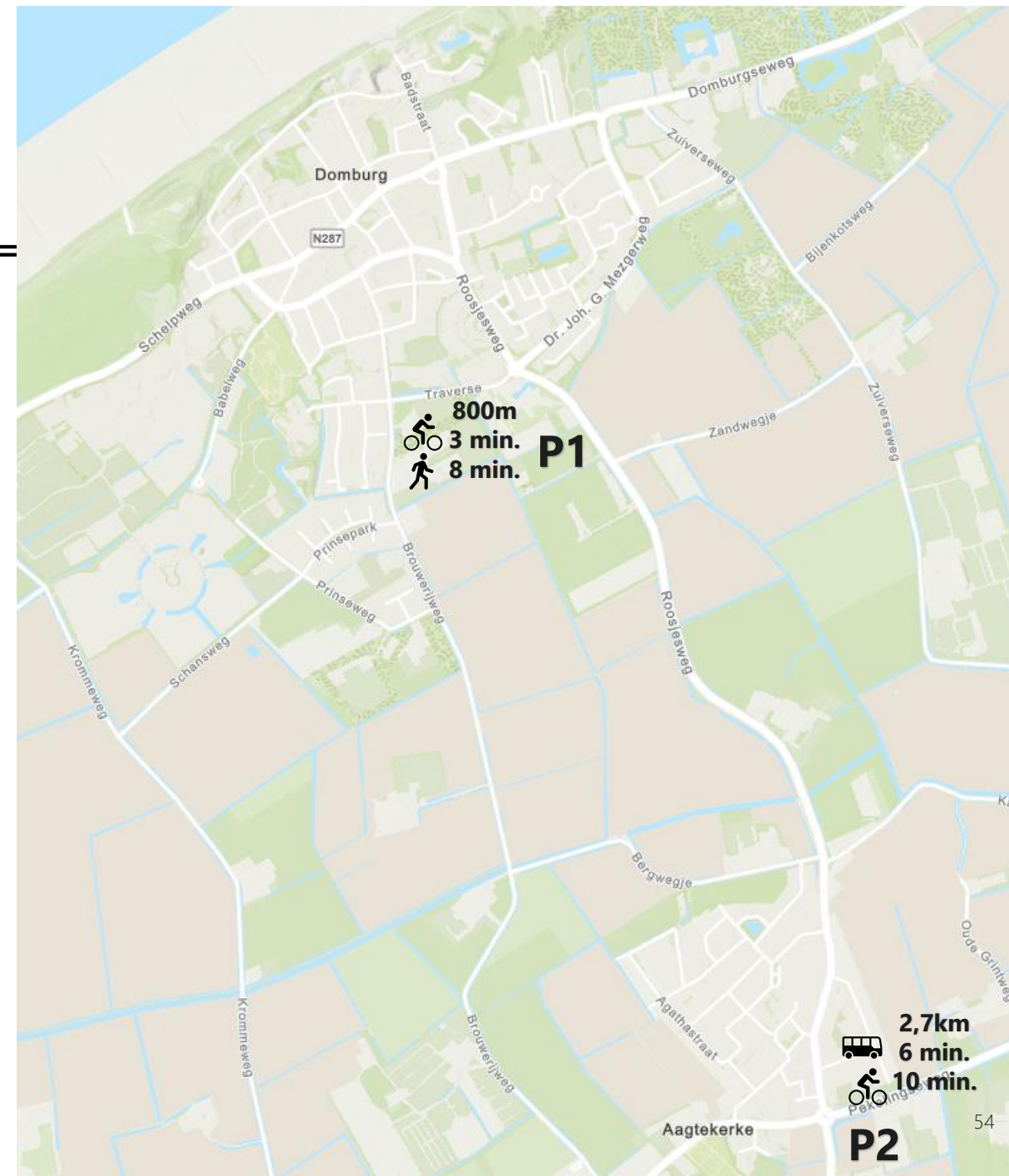
- Het (periodiek) afsluiten van de Markt voor autoverkeer kan ongewenste bijeffecten hebben: verkeer verschuift zich naar andere straten waar dit niet gewenst is
- Éénrichtingsverkeer op de Domburgseweg en afslagverbod Singel naar Schuivlotstraat zorgen voor lichte vermindering doorgaand verkeer, maar Mezgerweg en Roosjesweg worden wel drukker
- Het tweerichtingsverkeer maken van de Singel zorgt voor minder verkeer op de PJ Eloutstraat, Herenstraat en Schuivlotstraat maar trekt ook meer (doorgaand) verkeer aan via de Roosjesweg en Singel.
- De westelijke ontsluitingsweg scoort i.c.m. het knippen van de Schelpweg en Babelweg het best op het verminderen van (doorgaand) verkeer in het centrum, terwijl de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer gewaarborgd blijft
- Verdere reductie van verkeer in het centrum ten opzichten van scenario 3 kan alleen gerealiseerd worden door het te richten op bestemmingsverkeer met parkeerbeleid

Parkeerbeleid: mogelijkheden

- Parkeren in centrum gebeurt vooral door vergunninghouders en op privé terreinen
- (Dag)toeristen horen niet met de auto in het centrum te komen om een parkeerplaats te zoeken, doel is om dit zo veel mogelijk te voorkomen door de (parkeer)route voor bezoekers/toeristen te optimaliseren. Het instellen van éénrichtingsverkeer op de Domburgseweg zoals in scenario 2 helpt hierbij
- Een brede wens is om (dag)toeristen op afstand te laten parkeren in een mobiliteitshub. Hierdoor hoeven deze toeristen niet meer met de auto door de stad en dat scheelt verkeer op bijvoorbeeld de Roosjeweg, Mezgerweg en Traverse. Vanuit de mobiliteitshub kunnen toeristen per shuttle, deelfiets o.i.d. naar hun eindbestemming reizen.
- Echter: Parkeerschaarste op de eindbestemming is een voorwaarde voor slagen van een mobiliteitshub. Momenteel is er is nog restcapaciteit op de openbare parkeerterreinen tijdens het hoogseizoen. Er wordt wel een forse groei van (dag)toerisme verwacht richting 2030
- Manieren om schaarste te creëren zijn: Parkeren vergunninghouders deels verplaatsen naar openbare terreinen, afsluiten bestaande parkeerterreinen, geen overloopterreinen meer gebruiken tijdens het hoogseizoen, verhogen parkeertarieven

Mogelijke locaties mobiliteitshub

- De mobiliteitshub moet gesitueerd worden langs de primaire ontsluitingsroute van Domburg (De Roosjesweg)
- Opties zijn:
 - P1 nabij de sportvelden (verder reizen te voet of per deelfiets)
 - P2 aan de Pekelingseweg (verder reizen per deelfiets of shuttle)
- Voordeel P2 is dat verkeer vóór Aagtekerke wordt afgevangen. Het is wel verder van de eindbestemming en daardoor mogelijk minder logisch/aantrekkelijk voor toeristen



Domburg simulatiemodel

Hans de Bruin, Anton Bil

HZ University of Applied Sciences



Smart City Hospitality (SCitHos)

Ontwikkeld door BUAS (NHTV Breda) en HZ-UAS:

- met als doel een gestructureerde dialoog te faciliteren over de leefbaarheid van een stad/regio, dmv
- het bepalen van interventies en het evalueren van de consequenties, dmv
- een agent-gebaseerde simulatie.

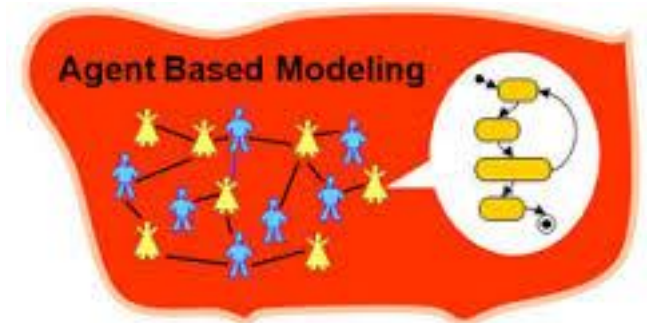
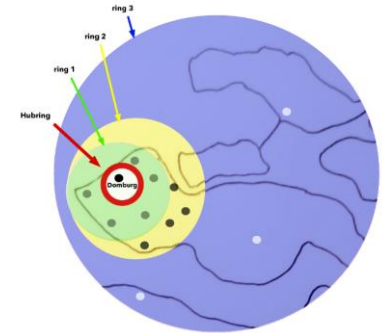
Vorm:

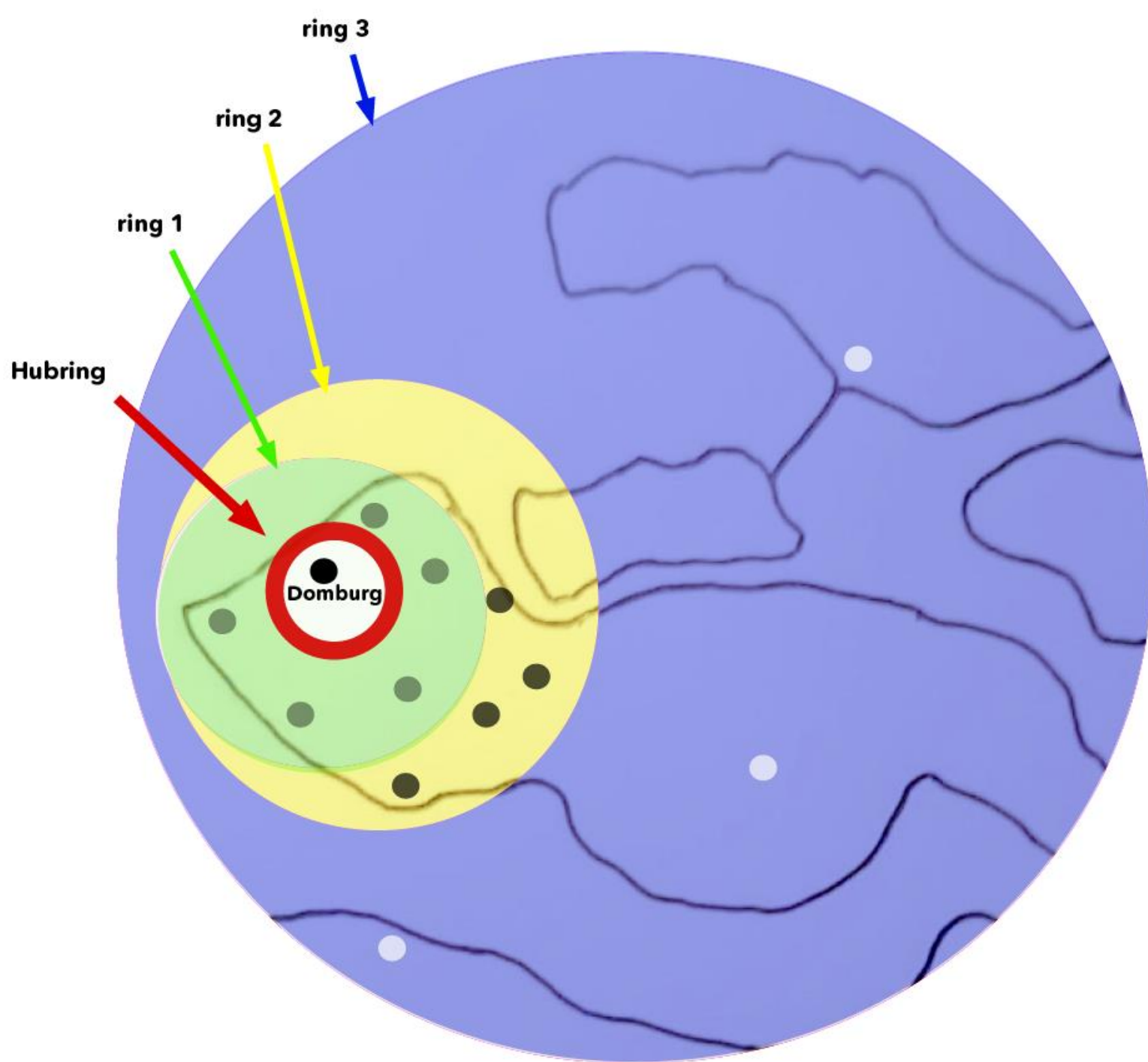
- Bordspel
- Simulatie



Agent-gebaseerde simulatie

- Stad/regio is vertegeld, opgedeeld in gebieden
- Op iedere tegel staan resources, zoals hotels, winkels, supermarkten, restaurants, parkeerterreinen, fietsverhuurders, etc.
- Persona's - archetypes van toeristen en inwoners – maken gebruik van resources:
 - Gedrag van persona's wordt beschreven met bucket-lists
 - Agenten worden gecreëerd in een simulatie en gaan hun "ding" doen:
 - maken gebruik van resources, maar
 - daarvoor moeten ze bewegen (verkeersstromen) door de stad/regio



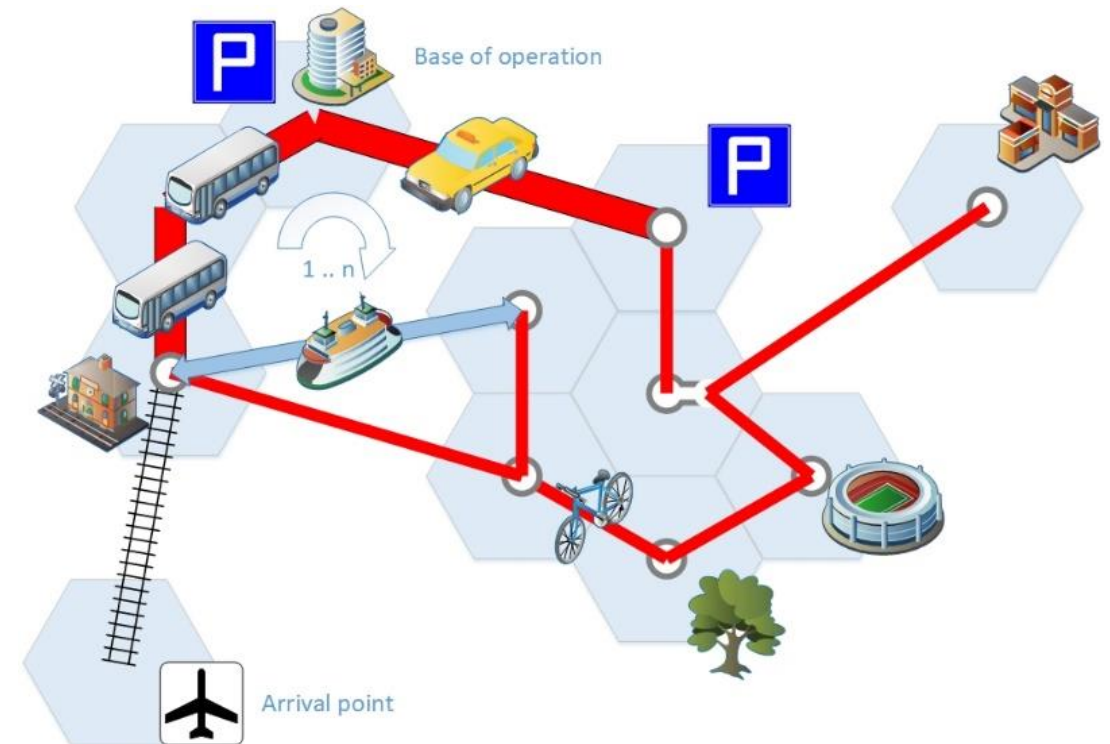


Reguleren van verkeersstromen

High Capacity BackBone (HCBB):

een soort ruggengraat voor de grote verkeersstromen met verschillende modaliteiten, bijvoorbeeld

- een rondweg om het centrum te ontlasten, of
- een hub aan de rand van de kern met voorzieningen (resources) als langdurig (goedkoop) parkeren, fietsverhuur, overstap op (frequent rijdende) busjes, etc.



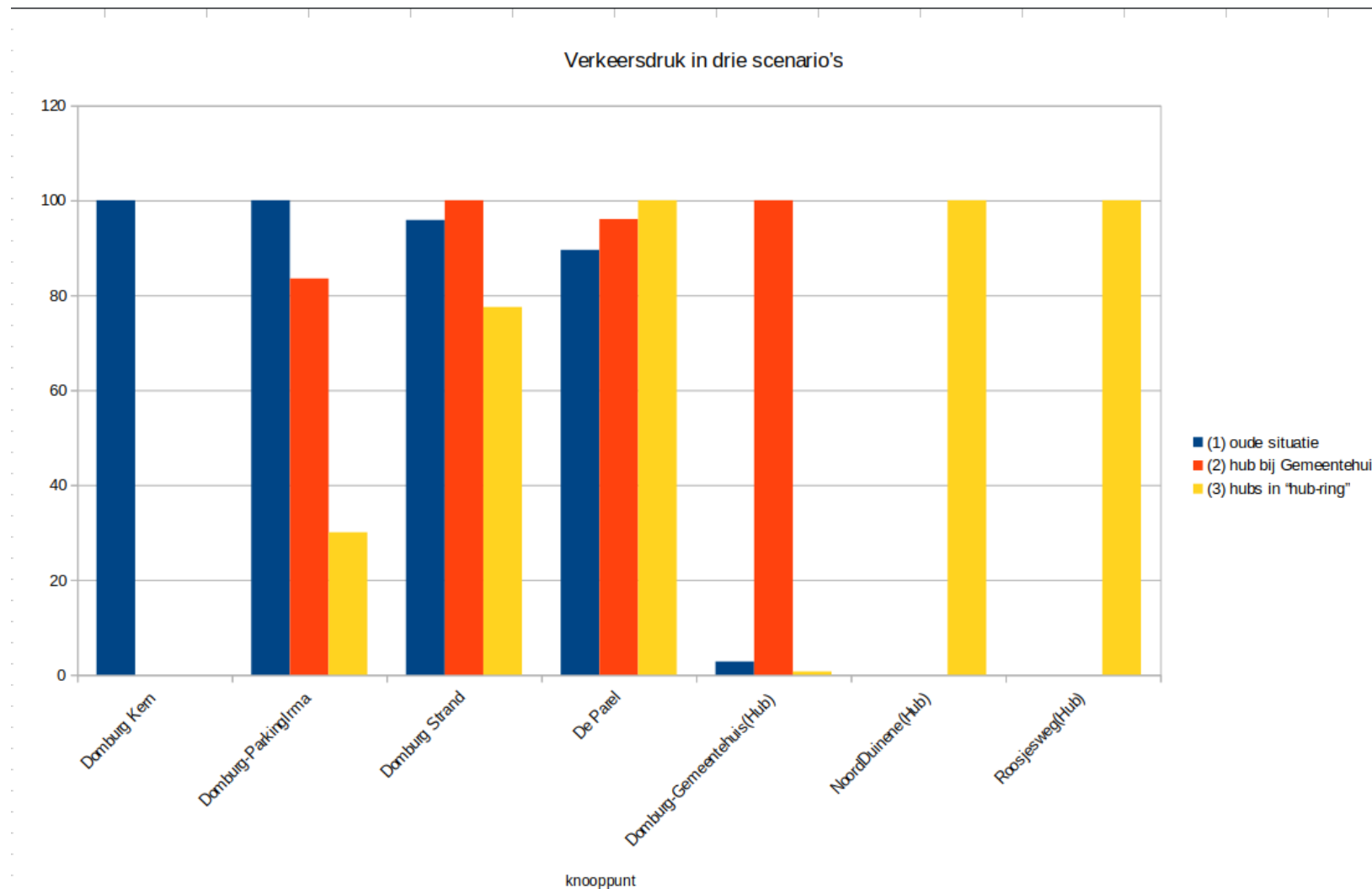
Interventies

- Het SCitHos agent-gebaseerde simulatie model is in essentie een gedragsmodel
- Gedrag beïnvloeden door tactisch aanleggen van HCBB en plaatsen van resources op tegels:
 - gewenst gedrag stimuleren, en
 - ongewenst gedrag ontmoedigen
- Met simulaties wordt inzicht verkregen in het effect van interventies, bijvoorbeeld:
 - in hoeverre het centrum wordt ontlast van autoverkeer door een hub aan de rand van de kern, of
 - minder autoverkeer een positief effect heeft op klimaat en leefomgeving

Demo



Een voorlopig resultaat



Werk sessie voorkeursmaatregelen bepalen

Aan de slag

Welke maatregelen horen volgens jullie in het voorkeurspakket?

Samenvatting en afsluiting

- Oproep voor deelname participatietraject herinrichting hoofdstraat Domburg
- Bedankt voor jullie input!
- We werken graag met jullie verder aan het mobiliteitsplan voor Domburg
- Daarom volgt er nog één participatie avond:
 - Participatie avond 4: Presentatie eindresultaten – **dinsdag 30 mei**